பாலத்தின் தற்போதைய நிலை மன நிறைவளிக்கும் வகையில் இருப்பதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. பேணுதல் மானியத்திலிருந்து இச்சிறு செப்பனிடு பணிகள் நிறைவேற்றப்படுகின்றன.

திரு. சு. துரைசாமி : திருப்பூரிலிருந்து அவனாசி செல்லும் பாதையில் இருக்கும் பாலம் இருக்கிற இடத்தில் 22 அடி அகலத்திற்கு தார் ரோடு போடப்பட்டிருக்கிறது. பாலம் 16 அடி அகலம் தான் இருக்கிறது. அதனால் இந்தப் பாலத்தில் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் அடிக்கடி ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, அரசாங்கம் இதை நடப்பு ஆண்டில் புதுப்பிப்பதற்கு முயற்சி எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தற்பொழுது இருக்கிற நிலையிலே இந்தப் பாலத்தை புதுப்பிக்கவேண்டிய அவசியமில்லை என்று கருதப்படுகிறது. ஆனால், சில அத்தியாவசியமான வேலைகளை, சில செப்பனிடுகளை பேணுதல் மானியத்திலிருந்து செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அவைகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அந்தப் பாலத்தை புதுப்பிக்கவேண்டுமானால், சுமார் ரூபாய் இரண்டு லட்சம் செலவாகும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தச் செலவினம் தற்பொழுது தேவையில்லை என்று அரசு கருதுகிறது.

துரித ரயில் வண்டிகள்

* 104 வினா.—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மாயூரத்திலிருந்து திருவாரூர், திருத்துறைப்பூண்டி, அறந்தாங்கி, காரைக்குடி வழியாக எக்ஸ்பிரஸ் ரயில் வண்டிகள் விடக்கோரி மாநில அரசு மத்திய அரசினை வலியுறுத்தியுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அது பற்றிய விவரங்கள் யாவை?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) & (இ) இல்லை, ஐயா.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, தற்போது மாயூரத்திலிருந்து திருவாரூர் வழியாக காரைக்குடிக்குச் செல்லும் ரெயில் பாதையில் சாதாரணமாகப் போக அதிக நேரமாகிறது. துரித ரெயில் விட்டால், இரண்டு மணி நேரம் குறைவாக இருக்கும். ஆகவே, இனிமேலாவது அப்படி துரித ரெயில் விட நம் அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : திருத்துறைப் பூண்டி அறந்தாங்கி வழியாக காரைக்குடிக்கு கடுவிசை வண்டி விட செயற்குறிப்பு இல்லை என்றாலும், அந்தப் பகுதியில் ரெயில் போக்கு வரத்தை துரிதப்படுத்த, 1—4—1970 முதல், காரைக்குடிக்கு கூடுதலாகப் பயணிகள் வண்டிகள் இரண்டு திருத்துறைப்பூண்டியிலிருந்து விடுவதாக ஜெனரல் மானேஜர் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.